



①⑨ **BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND**



**DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT**

⑫ **Patentschrift**
⑩ **DE 198 05 477 C 1**

⑤① Int. Cl.⁶:
B 60 J 7/08
B 60 J 7/20

②① Aktenzeichen: 198 05 477.7-21
②② Anmeldetag: 11. 2. 98
④③ Offenlegungstag: -
④⑤ Veröffentlichungstag
der Patenterteilung: 5. 8. 99

DE 198 05 477 C 1

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

⑦③ **Patentinhaber:**
DaimlerChrysler AG, 70567 Stuttgart, DE

⑦② **Erfinder:**
Ellenrieder, Gunther, Dipl.-Ing., 73760 Ostfildern,
DE; Martens, Dieter, Dipl.-Ing., 71297 Mönsheim,
DE; Kristl, Rainer, Dipl.-Ing., 73249 Wernau, DE

⑤⑥ **Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht
gezogene Druckschriften:**

DE 1 95 16 877 C1
DE 44 45 944 C1
DE 44 45 580 C1
DE 44 35 222 C1
EP 04 82 681 B1

⑤④ **Hardtop-Fahrzeug**

⑤⑦ Ein Hardtop-Fahrzeug weist ein Frontdachteil, ein Heckdachteil, das mit einer festen Heckscheibe versehen ist, und an der Karosserie des Fahrzeugs befestigte Hauptlenker zum Verschwenken und Ablegen des Heckdachteils in einem Kofferraum des Fahrzeugs auf. An dem Heckdachteil sind auf jeder Fahrzeugseite wenigstens zwei mit dem Frontdachteil in Verbindung stehende Hebel angebracht, durch welche das Frontdachteil über das Heckdachteil verschwenkbar ist und in dem Kofferraum ablegbar ist.

DE 198 05 477 C 1

Die Erfindung bezieht sich auf ein Hardtop-Fahrzeug mit einem Frontdachteil und einem Heckdachteil nach der im Oberbegriff von Anspruch 1 näher definierten Art.

Ein gattungsgemäßes Hardtop-Fahrzeug ist z. B. in der DE 44 45 944 C1 beschrieben. Weitere ähnliche Hardtop-Fahrzeuge gehen auch aus der DE 44 45 580 C1 sowie der DE 195 16 877 C1 hervor.

Bei diesen bekannten Hardtop-Fahrzeugen ist nachteilig, daß die abgelegten Dachteile in der Cabriolet-Position einen erheblichen Teil des Kofferraums beanspruchen. Dies ist der Fall, weil das vordere Dachteil und das hintere Dachteil des versenkbaren Hardtops muschelförmig im Kofferraum zu liegen kommen, wodurch zwischen den Dachteilen ein relativ großes, nicht nutzbares Volumen verbleibt.

Gemäß der DE 44 35 222 C1 wurde versucht, dieses bekannte Problem dadurch zu lösen, daß ein sich hinter dem hinteren Dachteil befindliches Heckteil, welches die C-Säulen beinhaltet, über das hintere Dachteil geschwenkt und anschließend gemeinsam mit dem hinteren Dachteil sowie weiteren Dachteilen, z. B. dem vorderen Dachteil, in den Kofferraum verschwenkt wird.

Bei dieser Verschwenk- bzw. Ablegebewegung wird das vordere Dachteil unter dem hinteren Dachteil abgelegt, wodurch sich für die während der Ablegebewegung im Fahrzeug befindlichen Personen eine starke Einschränkung ihrer Kopffreiheit ergibt. Zudem sind für das Verschwenken der Dachteile jeweils eigene Anlenkhebel und somit auch eine eigene Steuerung dieser Hebel notwendig.

Die EP 0 482 681 B1 beschreibt eine Möglichkeit der Ablage eines Cabriolet-Verdecks, bei welcher die beiden Dachteile ebenfalls nicht muschelförmig zueinander abgelegt werden. Allerdings sind auch dort sehr viele einzelne, mit der Karosserie verbundene Hebel und Lenker und somit auch entsprechende Steuereinrichtungen notwendig.

Der vorliegenden Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, ein Hardtop-Fahrzeug der eingangs genannten Art zu schaffen, bei welchem die Dachteile so im Kofferraum zu liegen kommen, daß dadurch möglichst wenig Raum, insbesondere zwischen den Dachteilen, beansprucht wird, und die Kopffreiheit der sich in dem Fahrzeug befindlichen Personen während der Ablegebewegung möglichst wenig eingeschränkt werden soll, und wobei eine möglichst einfache Steuerung der Ablegefunktion der Dachteile gegeben sein soll.

Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe durch die im kennzeichnenden Teil von Anspruch 1 genannten Merkmale gelöst. Vorteilhafte Ausgestaltungen und Weiterbildungen der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen.

Durch die erfindungsgemäß vorgesehenen Hebel, die das Frontdachteil mit dem Heckdachteil verbinden, entsteht zusätzlich zu dem das Heckdachteil in den Kofferraum verschwenkenden Viereck ein weiteres an dem Heckdachteil angebrachtes Viereck, durch welches das Frontdachteil über dem Heckdachteil und gemeinsam mit demselben in den Kofferraum verschwenkbar ist.

Somit kommt das Frontdachteil im Kofferraum über dem Heckdachteil zu liegen, wobei jedoch beide mit ihrer konvexen Seite nach oben abgelegt werden und somit konvex-konkav aufeinander zu liegen kommen.

Dadurch, daß das Frontdachteil erfindungsgemäß über das Heckdachteil geführt wird, ergibt sich beim Ablegen des Hardtops insbesondere auf den Rücksitzen sehr viel mehr Kopffreiheit für die Fahrzeuginsassen als bei bisher bekannten Fahrzeugen.

In einer besonders vorteilhaften Ausführungsform der Erfindung kann vorgesehen sein, daß einer der an dem Heck-

dachteil angebrachten Hebel über einen Zwischenhebel mit einem der Hauptlenker verbunden ist.

Dadurch kann der Einsatz zusätzlicher Steuereinrichtungen vermieden werden, denn die Ablegebewegung des Frontdachteils wird durch den Zwischenhebel zwangsweise gesteuert und das Frontdachteil wird somit beim Verschwenken des Heckdachteils durch die Hauptlenker automatisch abgelegt.

In dem nachfolgend anhand der Zeichnung prinzipiell beschriebenen Ausführungsbeispiel werden Einzelheiten der Erfindung deutlich.

Es zeigt:

Fig. 1 ein erfindungsgemäß ausgebildetes Hardtop-Fahrzeug mit geschlossenem Verdeck;

Fig. 2 das Hardtop-Fahrzeug aus Fig. 1 in einem Anfangsstadium der Ablegebewegung;

Fig. 3 das Hardtop-Fahrzeug aus Fig. 1 in einem Endstadium der Ablegebewegung;

Fig. 4 das Hardtop-Fahrzeug aus Fig. 1 mit geöffnetem und abgelegtem Verdeck;

Fig. 5 das Frontdachteil und das Heckdachteil des Hardtop-Fahrzeugs in der Position gemäß Fig. 1;

Fig. 6 das Frontdachteil und das Heckdachteil des Hardtop-Fahrzeugs in der Position gemäß Fig. 2;

Fig. 7 das Frontdachteil und das Heckdachteil des Hardtop-Fahrzeugs in der Position gemäß Fig. 3;

Fig. 8 das Frontdachteil und das Heckdachteil des Hardtop-Fahrzeugs in der Position gemäß Fig. 4;

Fig. 9 die Hebel zur Verschwenkung der Dachteile in einer Position gemäß Fig. 1 und Fig. 5;

Fig. 10 die Hebel zur Verschwenkung der Dachteile in einer Position gemäß Fig. 2 und Fig. 6;

Fig. 11 die Hebel zur Verschwenkung der Dachteile in einer Position gemäß Fig. 3 und Fig. 7; und

Fig. 12 die Hebel zur Verschwenkung der Dachteile in einer Position gemäß Fig. 4 und Fig. 8.

Die Fig. 1 bis 4 zeigen ein Fahrzeug 1, welches mit einem Hardtop 2 versehen ist. Die anderen Bauteile des Fahrzeugs 1 werden im folgenden nicht näher beschrieben, da sie für die Funktion des Hardtops 2 nicht von entscheidender Bedeutung sind. Des weiteren weist das Fahrzeug 1 einen Kofferraum 3 mit einem Kofferraumdeckel 3a auf, der gemäß Fig. 2 und Fig. 3 während der Versenkbewegung des Hardtops 2 in an sich bekannter Weise geöffnet wird.

Die Fig. 5 bis 8 zeigen das Hardtop 2 in den verschiedenen Positionen während des Verschwenkens analog der Fig. 1 bis 4. In Fig. 5 ist das Hardtop 2 dabei in seiner geschlossenen Stellung, der sogenannten Coupe-Position, dargestellt. Das Hardtop 2 weist dabei ein Frontdachteil 4 sowie ein Heckdachteil 5 auf. Das Heckdachteil 5 ist auf jeder Fahrzeugseite mit der Karosserie des Fahrzeugs 1 über einen vorderen Hauptlenker 6 und einen hinteren Hauptlenker 7 verbunden. Der vordere Hauptlenker 6 ist mit dem Heckdachteil 5 an einem Befestigungspunkt 9 und mit der Karosserie des Fahrzeugs 1 an einem Befestigungspunkt 19 jeweils gelenkig verbunden. Der hintere Hauptlenker 7 ist mit dem Heckdachteil 5 an einem Befestigungspunkt 8 und mit der Karosserie des Fahrzeugs 1 an einem Befestigungspunkt 20 jeweils gelenkig verbunden. Durch diese Anordnung ergibt sich ein Viereck, das eine annähernde Translationsbewegung des Heckdachteils 5 relativ zur Karosserie des Fahrzeugs 1 erlaubt.

In den Fig. 9 bis 12 ist das Hardtop 2 zur besseren Übersichtlichkeit ohne die Dachteile 4 und 5 dargestellt.

An der dem Frontdachteil 4 zugewandten Seite ist das Heckdachteil 5 mit einem vorderen Hebel 10 und einem hinteren Hebel 11 versehen. Der vordere Hebel 10 ist mit dem Heckdachteil 5 an einem Befestigungspunkt 15 und mit dem

Frontdachteil 4 an einem Befestigungspunkt 13 jeweils gelenkig verbunden. Der hintere Hebel 11 ist mit dem Heckdachteil 5 an einem Befestigungspunkt 12 und mit dem Frontdachteil 4 an einem Befestigungspunkt 14 jeweils gelenkig verbunden. Durch diese Anordnung ergibt sich ein Viergelenk, das eine annähernde Translationsbewegung des Frontdachteils 4 relativ zum Heckdachteil 5 erlaubt.

Der vordere Hebel 10 ist mit einer Knickachse versehen, wohingegen der hintere Hebel 11 hakenförmig ausgebildet ist. Am untersten Ende des Hakens, der bei geschlossenem Hardtop 2, in Richtung des Fahrzeugs 1 betrachtet, den am weitesten hinten sich befindlichen Punkt des Hebels 11 bildet, ist ein gerade ausgebildeter Zwischenhebel 16 an einem Gelenkpunkt 17 angelenkt. An seinem anderen Ende ist der Zwischenhebel 16 mit dem vorderen Hauptlenker 6 an einem Gelenkpunkt 18 angelenkt.

Durch Verdrehen der Hauptlenker 6 und 7 in Richtung des Pfeiles A wird das Heckdachteil 5 in an sich bekannter Weise nach hinten verschwenkt, wie dies in Fig. 6 dargestellt ist. Durch das Viergelenk, das durch den vorderen Hauptlenker 6 an den Befestigungspunkten 9 und 19 und den hinteren Hauptlenker 7 an den Befestigungspunkten 8 und 20 gebildet wird, ist hierzu nur eine Antriebseinrichtung (nicht dargestellt) erforderlich. Während der Ablegebewegung des Hardtops 2 öffnet sich, wie in Fig. 2 dargestellt, der Kofferraumdeckel 3a.

Durch die Verbindung des Frontdachteils 4 über die Hebel 10 und 11 mit dem Heckdachteil 5 wird auch das Frontdachteil 4 nach hinten in Richtung des Kofferraumes 3 bewegt. Dabei wird durch den Zwischenhebel 16 der Hebel 11 derart um den Befestigungspunkt 12 an dem Heckdachteil 5 gedreht, daß das Frontdachteil 4 in Richtung des Heckdachteils 5 über dasselbe geschwenkt wird und am Ende der Ablegebewegung mit seiner konkaven Innenseite auf der konvexen Außenseite des Heckdachteils 5 zu liegen kommt. Durch den Einsatz des Zwischenhebels 16 wird somit eine Zwangssteuerung des Frontdachteils 4 erreicht und es sind keine zusätzlichen Antriebseinrichtungen notwendig.

Am Ende der Ablegebewegung, also im geöffneten Zustand des Hardtops 2, der in den Fig. 4, 8 und 12 dargestellt ist, befindet sich das Hardtop 2 somit im Kofferraum 3, und die sogenannte Cabriolet-Position des Fahrzeuges 1 ist erreicht. Dabei liegen dann das Frontdachteil 4 und das Heckdachteil 5 jeweils mit ihrer konvexen Seite nach oben, und es wird kein Platz zwischen dem Frontdachteil 4 und dem Heckdachteil 5 verschwendet.

Durch den Zwischenhebel 16 wird also eine Koppelung der Hebel 10 und 11 mit den Hauptlenkern 6 und 7 erreicht. Es ergibt sich dadurch an dem Heckdachteil 5 ein weiteres Viergelenk und somit eine Bewegung des Frontdachteils 4 und des Heckdachteils 5, die annähernd einer Translationsbewegung entspricht. Die Bewegungen der beiden Dachteile 4 und 5 verläuft dabei annähernd parallel zueinander.

kennzeichnet, daß einer der an dem Heckdachteil (5) angebrachten Hebel (10 bzw. 11) über einen Zwischenhebel (16) mit einem der Hauptlenker (6 bzw. 7) verbunden ist.

3. Hardtop-Fahrzeug nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die wenigstens zwei Hebel (10 und 11) in Fahrzeuglängsrichtung hintereinander liegen, wobei der hintere Hebel (11) hakenförmig ausgebildet ist, und wobei an dem Haken des hinteren Hebels (11) der Zwischenhebel (16) an einem Gelenkpunkt (17) angelenkt ist.

4. Hardtop-Fahrzeug nach Anspruch 1, 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß die mit dem Frontdachteil (4) in Verbindung stehenden Hebel (10 und 11) im vorderen Bereich des Heckdachteils (5) angebracht sind.

Hierzu 6 Seite(n) Zeichnungen

Patentansprüche

55

1. Hardtop-Fahrzeug mit einem Frontdachteil, mit einem Heckdachteil, das mit einer festen Heckscheibe versehen ist, und mit an der Karosserie des Fahrzeugs befestigten Hauptlenkern zum Verschwenken und Ablegen des Heckdachteils in einem Kofferraum des Fahrzeugs, **dadurch gekennzeichnet**, daß an dem Heckdachteil (5) auf jeder Fahrzeugseite wenigstens zwei mit dem Frontdachteil (4) in Verbindung stehende Hebel (10 und 11) angebracht sind, durch welche das Frontdachteil (4) über das Heckdachteil (5) verschwenkbar ist und in dem Kofferraum (3) ablegbar ist.
2. Hardtop-Fahrzeug nach Anspruch 1, dadurch ge-

- Leerseite -

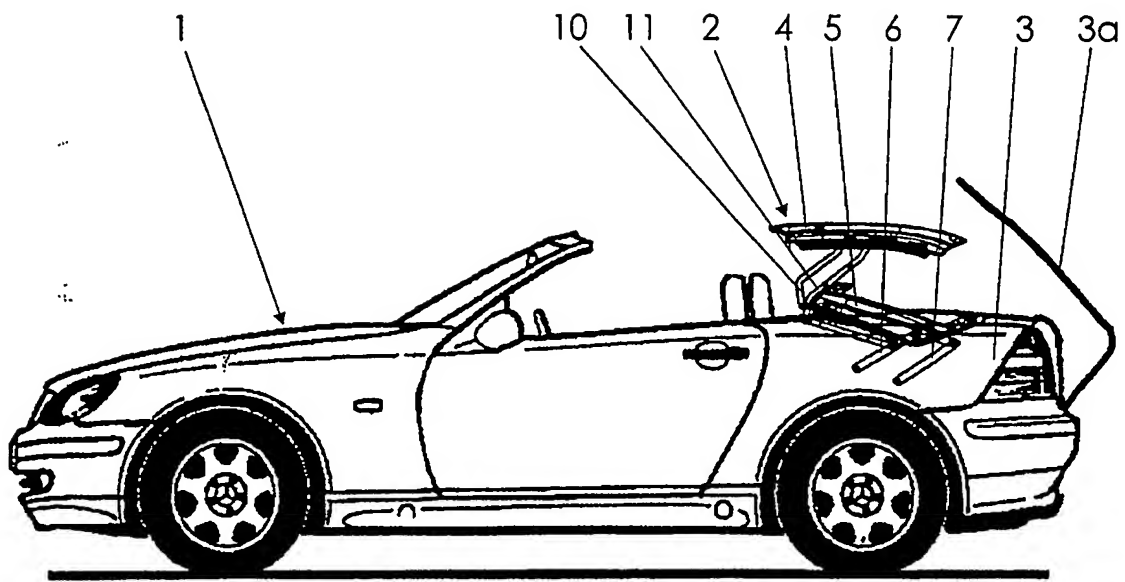


Fig. 3

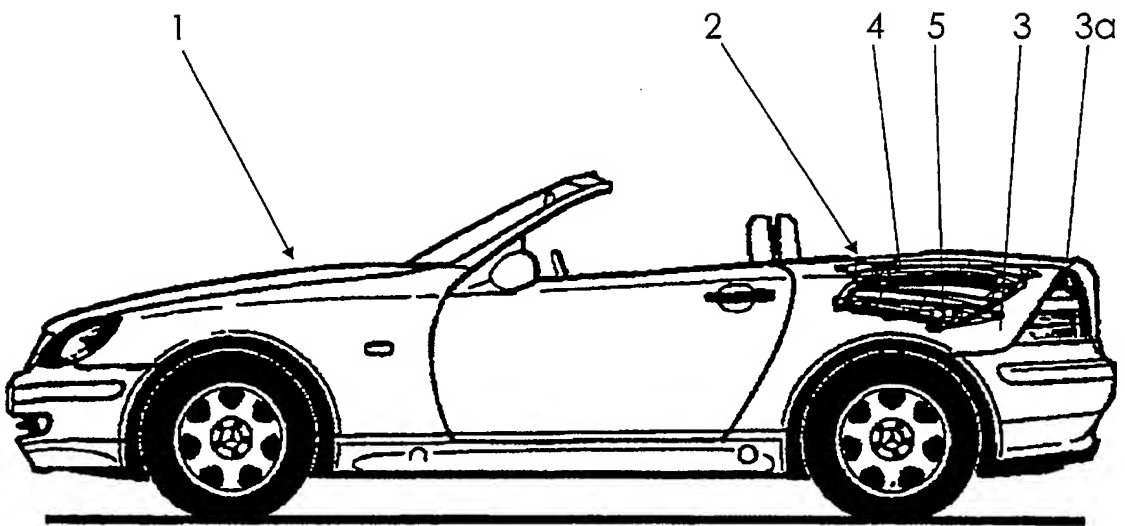


Fig. 4

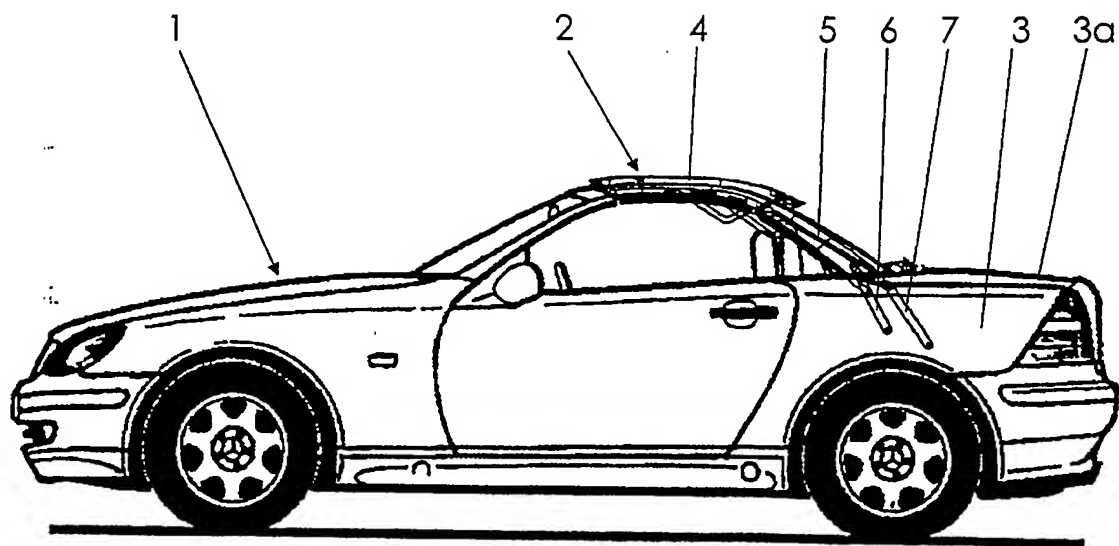


Fig. 1

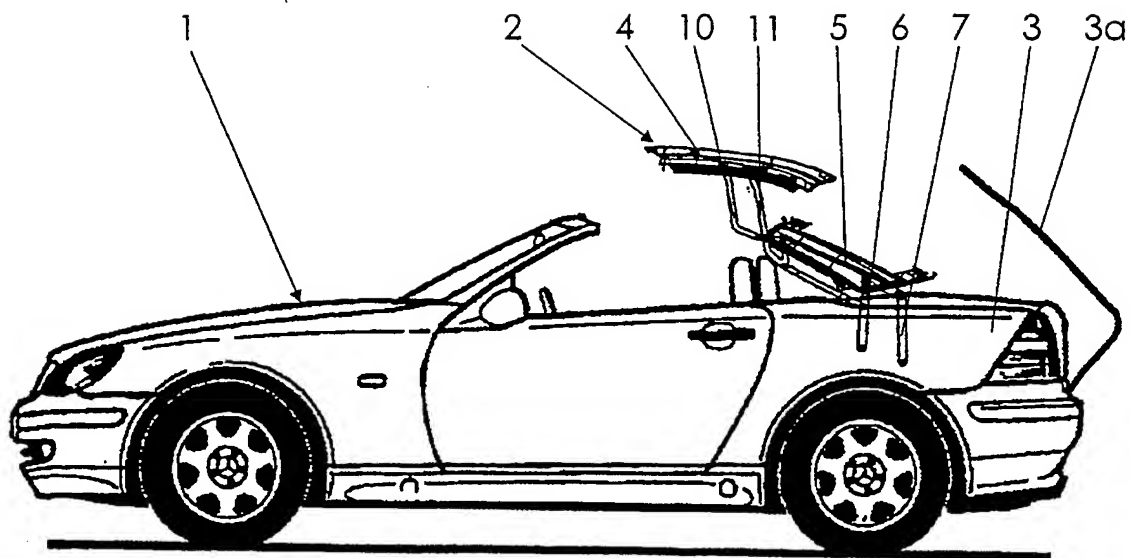
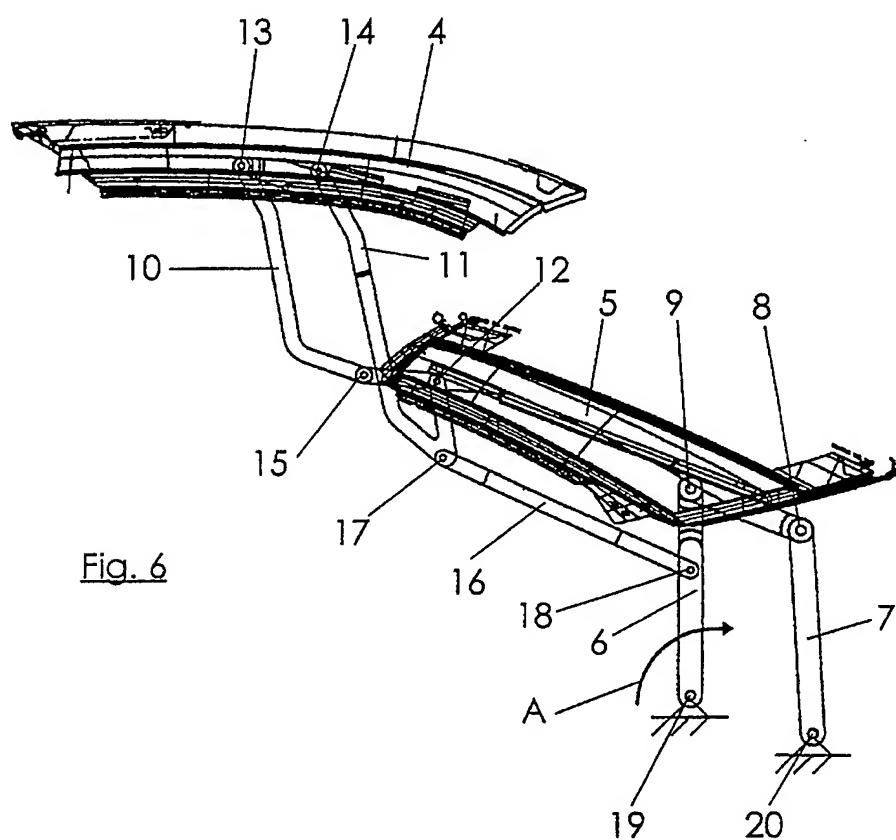
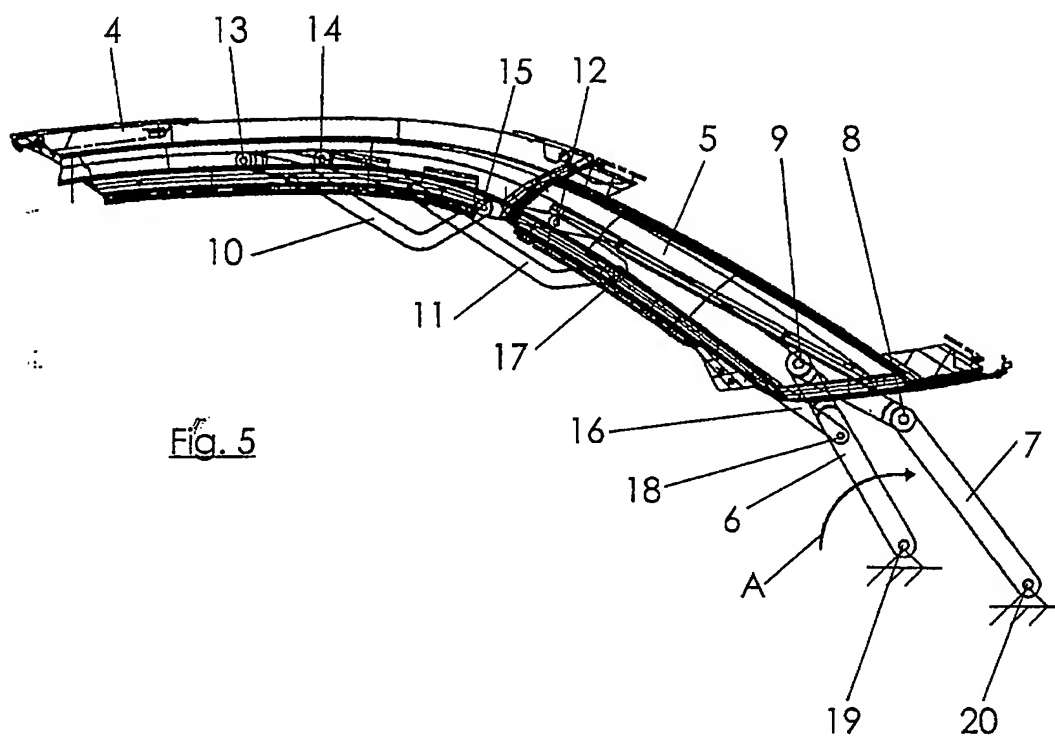
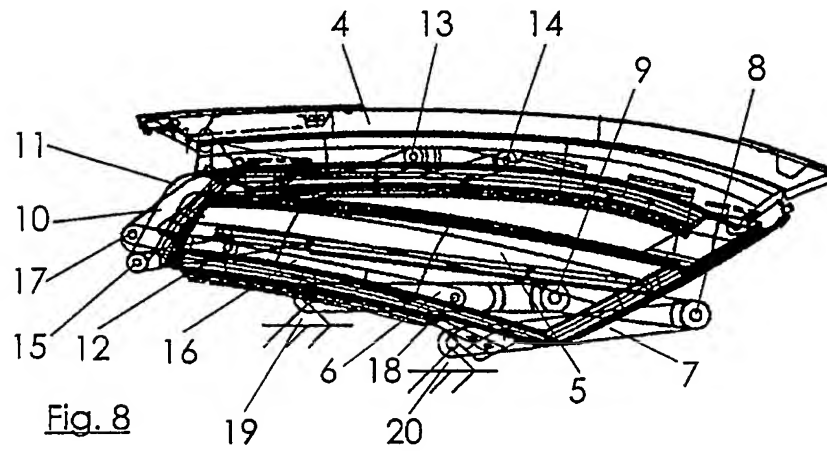
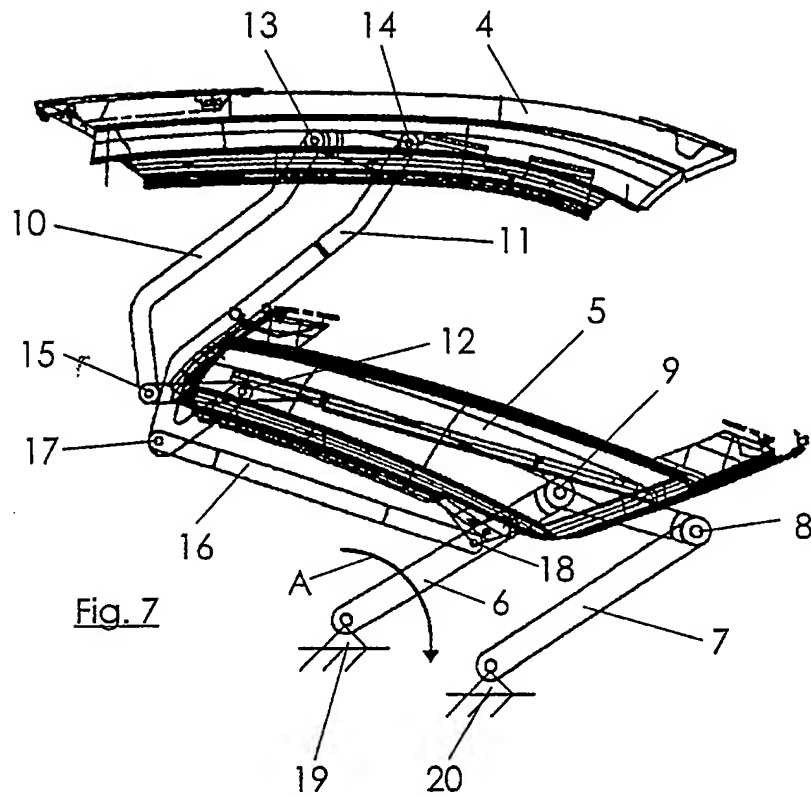
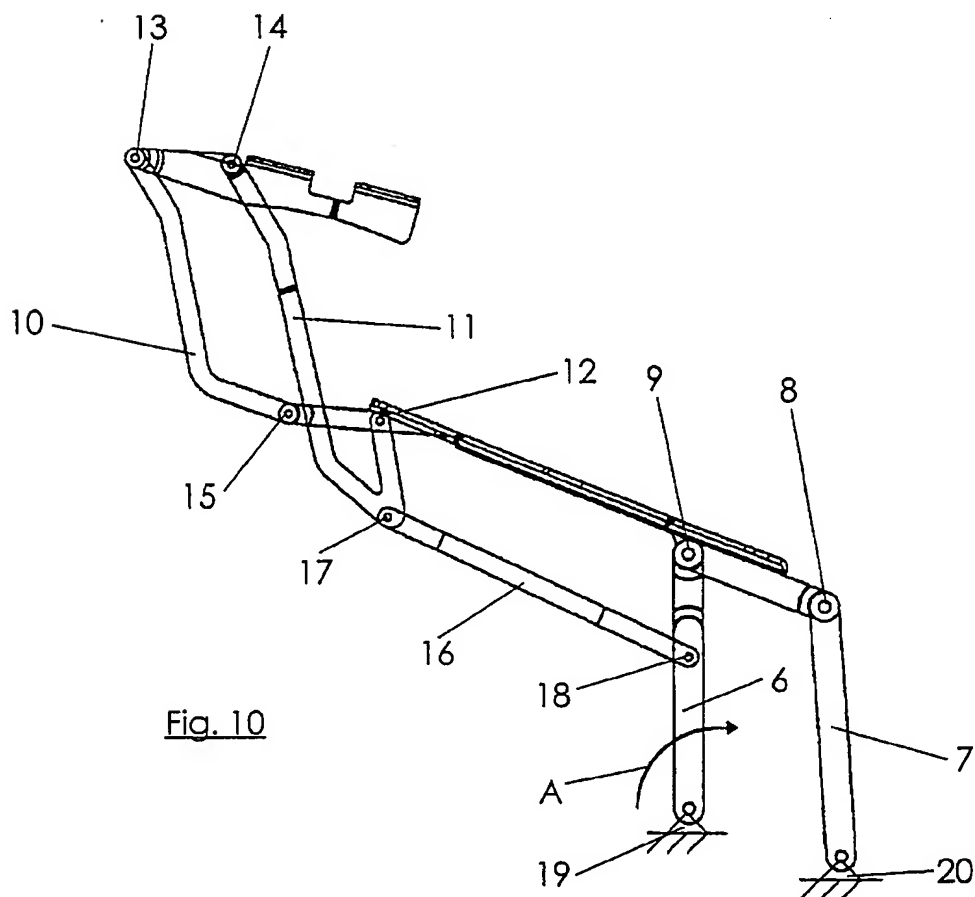
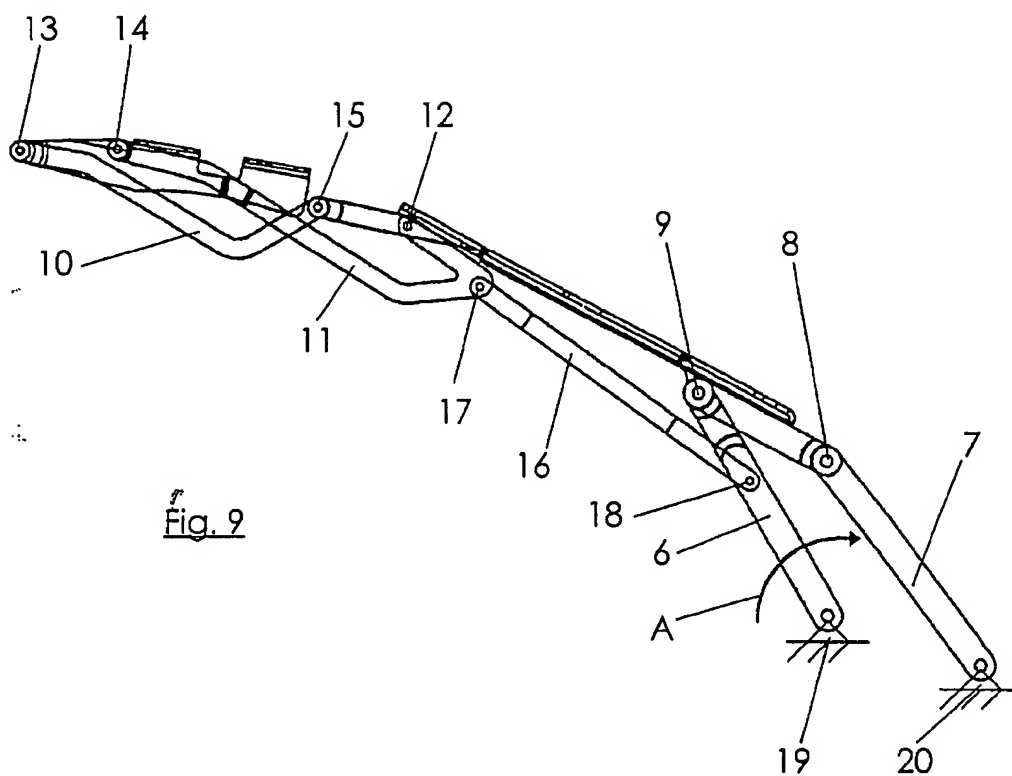
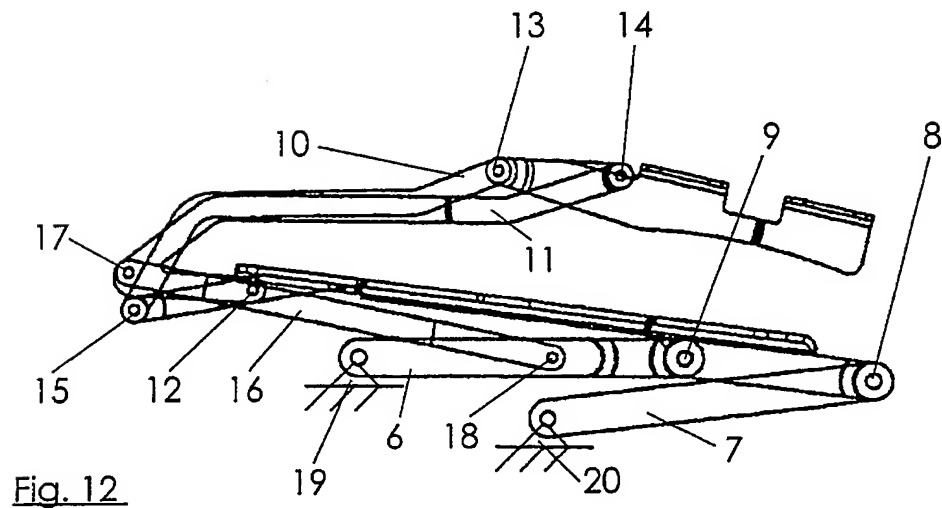
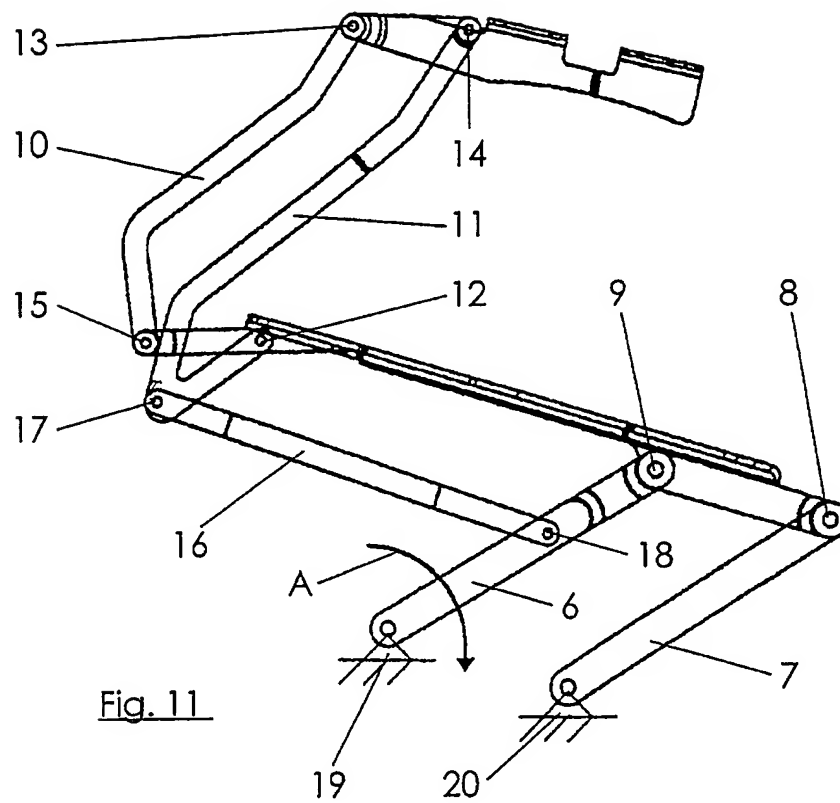


Fig. 2









Hardtop vehicle

Patent number: DE19805477
Publication date: 1999-08-05
Inventor: MARTENS DIETER DIPL ING (DE); ELLENRIEDER GUNTHER DIPL ING (DE); KRISTL RAINER DIPL ING (DE)
Applicant: DAIMLER CHRYSLER AG (DE)
Classification:
- international: B60J7/08; B60J7/20
- european: B60J7/14G
Application number: DE19981005477 19980211
Priority number(s): DE19981005477 19980211

Also published as:



EP0936095 (A2)
EP0936095 (A3)

Abstract not available for DE19805477

Abstract of correspondent: **EP0936095**

The hard top vehicle has a rear roof section (5) on each side connected to two links (10,11) mounted on the front roof section (4). The front sections can be lifted on the levers and moves over the rear section for stowage in the boot.

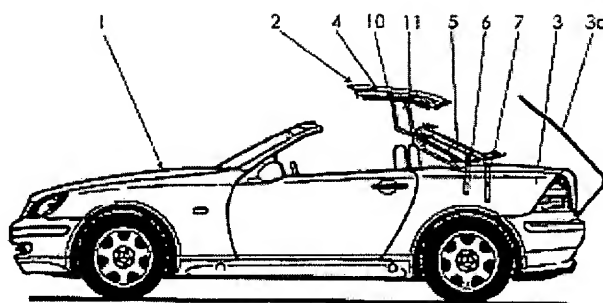


Fig. 2

Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide